

主要地方道久留米柳川線(久留米市2工区)

【久留米市】

1. 事業概要

1) 路線の概要

主要地方道久留米柳川線は、久留米市の本町交差点(国道264号)を起点に、大木町を経て、柳川市の辻町交差点(一般県道柳川城島線)を終点とする延長約19kmの道路であり、久留米地域と柳川地域を結ぶ唯一の幹線道路である。また、災害時の救援・救護活動や人員・物資輸送のための緊急輸送道路2次ネットワークに指定されている。

2) 事業の必要性

① 本路線は、自動車交通量が17,738台/日で、混雑度が1.34と高く、円滑な交通が阻害されているため、西鉄路線バスの遅延が発生するなど、生活を支える公共交通サービスに支障をきたしている。

〔渋滞長:最大160m(傘橋交差点)〕

② 久留米柳川線バイパスは、久留米市の都市計画マスタープランにおいて、周辺都市との交流・連携を促進し、地域振興に資する「広域連携軸」として位置付けられており、整備の促進が求められている。したがって、現在事業中の久留米市工区の用地買収が進んできたことから、引き続き、バイパス整備を進めていく必要がある。

③ 現道の安武交差点から新茶屋交差点の区間は、死傷事故率が県平均の約2倍であり、過去4年間(H24~H27)で181件の死傷事故が発生している。また、この大半が車両相互による事故であり、交通混雑が原因と想定される「追突」が約6割を占めている。

④ 本路線は、緊急輸送道路2次ネットワークに指定されているが、幅員が狭小なうえ、交通混雑も発生していることから、その機能が十分に発揮できない状況にある。

3) 事業により期待される効果

主要地方道久留米柳川線(久留米市2工区)のバイパス整備を行うことにより、以下の効果が期待される。

① (交通混雑の緩和、公共交通サービスの向上)

バイパスに交通が転換し、現道の交通混雑の緩和が図られるため、路線バスの定時制が確保され、公共交通サービスの向上が図られる。〔混雑度:1.34→0.91〕

② (地域振興の支援)

本地域には、伝統産業である酒蔵や、歴史・文化施設である大善寺玉垂宮、御塚・権現塚古墳などが点在しており、これらの観光資源へのアクセス機能が向上し、地域振興を支援することができる。

③ (安全な交通の確保)

現道の交通混雑が緩和されるため、追突などの事故の減少が期待され、安全な交通の確保が図られる。

④ (緊急輸送道路の機能強化)

現道とバイパスにより、緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

⑤ (医療サービスの向上)

柳川地域からの3次医療施設(久留米大学病院・聖マリア病院)までの搬送時間が短縮されることにより、救急患者の負担軽減や救命率の向上が期待され、医療サービスの向上が図られる。

〔本町交差点～新茶屋交差点までの所要時間:約25分→約18分〕

2. 現道の状況

最小幅員 : W=5.8(7.55)m
 現況交通量(車線数) : 17,738台/日(2車線)(昼間12時間大型車混入率6.9%)【H27センサス】
 混雑度 : 1.34
 死傷事故率 : 150.70件/億台キロ(県平均:78.69件/億台キロ)

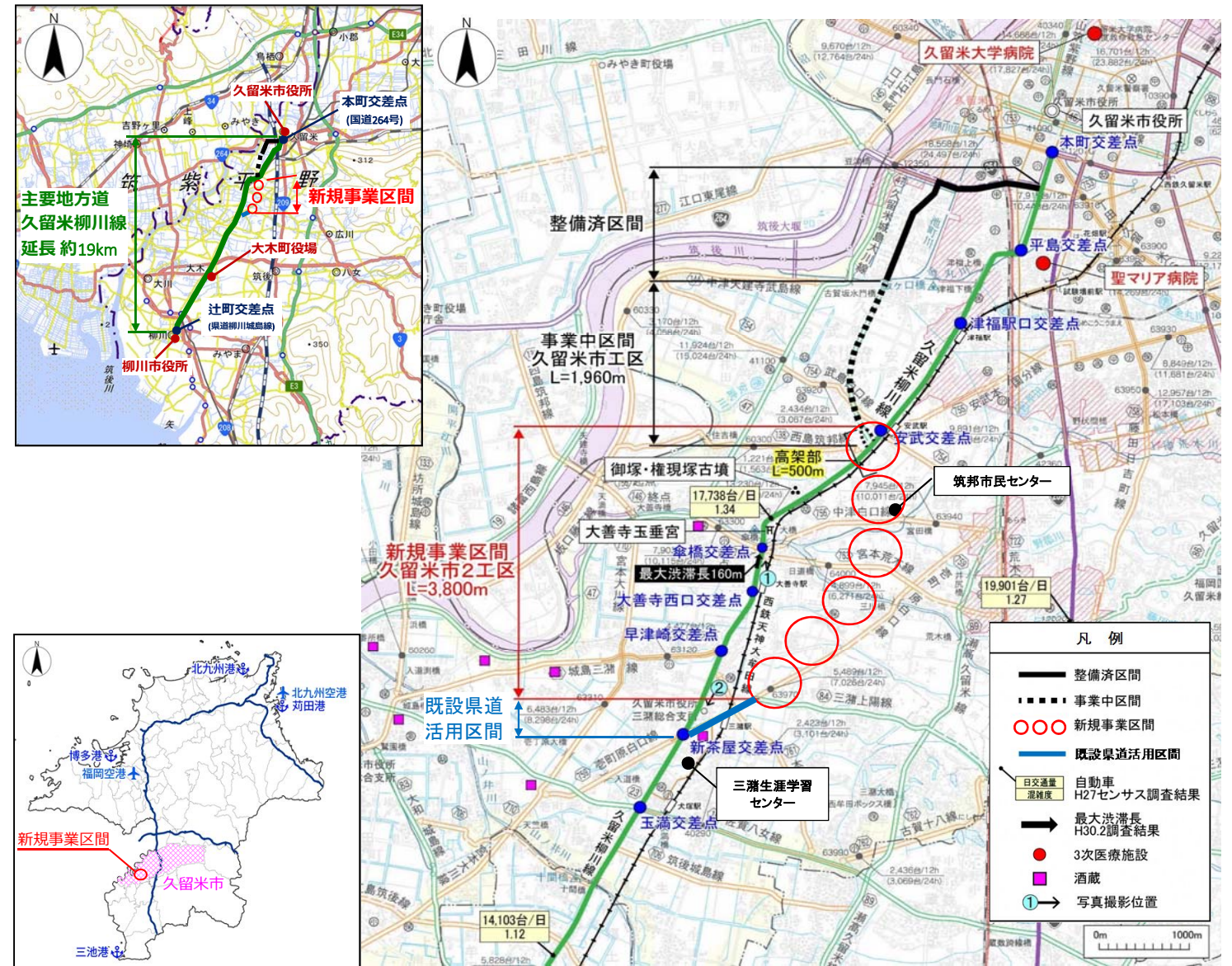
3. 計画内容

事業箇所 : 福岡県久留米市安武町安武本～久留米市三瀬町田川
 延長・幅員・設計速度 : L=3,800m W=6.5(14.5)m (2車線)(第3種第2級) V=60km/h
 全体事業費 : 約6,200百万円
 事業着手年度 : 令和元年度(2019年度)
 事業完成予定年度 : 令和10年度(2028年度)
 計画交通量(車線数) : 13,100台/日(2車線)(R12推計)
 費用便益比(B/C) : 5.02

4. その他特記事項

陳情書・要望書 : 主要地方道久留米柳川線道路整備促進期成会からの要望(～H30)5年以上継続要望
 : 久留米広域市町村圏事務組合からの要望(～H30)5年以上継続要望
 : 県南総合開発促進会議からの要望(～H30)5年以上継続要望

【位置図及び対象区間周辺図】



【横断図】



【現況写真】



① 交通混雑状況

② 交通混雑状況